

# El borde como generador de encuentro

Recepción / Received: 19, 10, 2018  
Aceptación / Accepted: 7, 12, 2018  
Publicado / Published: 31, 12, 2018

**Antonio José Salvador<sup>1</sup>**

Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, Quito - Ecuador, antoniojsalvador@gmail.com

## Resumen:

Habitar al borde de la ciudad, del espacio natural, del barranco, de la vía, de la pobreza, del fracaso, del éxito, de la muerte. En español la definición del borde trasciende de lo limítrofe y confinante y permite utilizarlo para describir situaciones en transición. De esta forma el borde implica una relación directa con lo físico o con lo etéreo, y en ese vínculo que se genera, en este caso, con el habitar propone una relación espacial y virtual entre el ser humano y un lugar. El crecimiento acelerado que experimentaron las ciudades entre los siglos XIX y XX tuvo consecuencias morfológicas, entre ellas la eliminación de elementos que, previo a esta transformación, sirvieron como borde y tuvieron un rol definido. A través del análisis de Madrid, Nueva York y Berlín en tres siglos distintos se busca un entendimiento del borde como este espacio activo, en constante evolución y con atributos importantes por su condición continua y por su estrecho contacto con la ciudad. A través del análisis de tres proyectos urbanos y paisajísticos se pretende dar una lectura del borde como una zona capaz de transformar la ciudad y de convertirse en un espacio de generación de encuentro.

Palabras clave: borde, ciudad, planificación, urbanismo, placemaking

## Abstract:

To inhabit the border of the city, the natural space, the ravine, the road, poverty, failure, success, and death. In Spanish, the definition of border transcends the bordering and the confining, it allows to be used in describing situations of transition. Thus, the edge implies a direct relationship with the physical or with the ethereal. In this case, the generated bond by the inhabiting proposes a spatial and virtual relationship between the human being and the place. Between the nineteenth and twentieth centuries, the accelerated urban growth experienced by cities had morphological consequences, including the elimination of elements that, prior to this transformation, served as a border and had a defined role. Through the analysis of Madrid, New York and Berlin in three different centuries an understanding of the border is sought as this active space, in constant evolution and with important attributes due to its continuous condition and its close contact with the city. Through the analysis of three urban and landscape projects, this essay intends to understand the border as an area capable of transforming the city and becoming an encounter space.

Keywords: border, city, planning, urbanism, placemaking

<sup>1</sup>Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, Quito - Ecuador, antoniojsalvador@gmail.com

## I. INTRODUCCIÓN

Las ciudades está compuestas por límites, sistemas y elementos, y la interrelación entre estos componentes genera una complejidad y una correspondencia directa con los habitantes, convirtiéndose las dinámicas urbanas en fruto de esta relación. Desde sus inicios los asentamientos urbanos, las ciudad y sus habitantes han utilizado elementos naturales y construidos como delimitantes, facilitadores y articuladores del territorio. La ubicación de estos elementos nace de un análisis del territorio de los primeros habitantes para identificar las cualidades y los defectos e implantar la ciudad. Una fuente hídrica, tierras altas, bosque, vegetación, acceso al mar fueron atributos identificados para los asentamientos humanos. Varios de estos elementos se transformaron en bordes y límites, y donde no existían se construyeron muros y fosas, y nace en las ciudades una relación espacial entre el asentamiento, sus habitantes y el territorio. Kevin Lynch define al borde como:

*(...) los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser vallas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones". (Lynch, 1960, pg.62-63)*

La palabra borde se traduce al inglés en *border*, y es frecuentemente utilizado como frontera internacional. En italiano *confine* significa confinar y delimitar. En francés *bord* es utilizado de manera muy similar al español, pero, además, como tablero, refiriéndose a una superficie; es decir, una relación espacial distinta.

Habitar al borde: de la ciudad, del espacio natural, del barranco, de la vía, de la pobreza, del fracaso, del éxito, de la muerte. En español la definición del borde trasciende de lo limítrofe y confinante y permite utilizarlo para describir situaciones en transición. De esta forma el borde implica una relación directa con lo físico o con lo etéreo, y en ese vínculo que se genera, en este caso, con el habitar, propone una relación espacial y virtual entre el ser humano y un lugar. El borde, de esta forma, no es siempre confinante,

y en muchos casos es un espacio poco definido y subjetivo ya que nace de percepción y relación, y esa subjetividad es la que tiene la capacidad de generar tensiones y contrastes entre los sujetos, basadas en las diferencias y ausencias percibidas por estos.

### Tesis

El borde se manifiesta como ese espacio físico o virtual donde el habitante se ubica en relación al resto de habitantes y en relación al territorio. De esta forma, el borde se convierte en esa zona capaz de transformar: de fortalecer o reducir las tensiones según sea necesario. Esta comprensión del borde puede traducirse en un método de análisis de la evolución de una ciudad y de la identificación de zonas desintegradas, para articularlas a través de la generación de nuevos espacio público en la ciudad. Tomando el caso específico de tres proyectos urbanos: Río Madrid, High Line en Nueva York y los memoriales del muro de Berlín, todos tienen como punto de partida la transformación de elementos presentes en su territorio que han sido elementos degradantes y desarticulados de la ciudad a lo largo del siglo XX, como parte de procesos sociales, políticos o económicos.

Estas tres ciudades, y sus proyectos propuestos para ser analizados en este artículo y para definir un vínculo entre borde, expansión urbana y generación de espacios de encuentro, será analizadas a través de una metodología que inicia con una primera comprensión de la ciudad en un momento específico en el tiempo, en este caso en el siglo XIX, mediante los mapas elaborados por Melville Branch en la publicación *An Atlas of Rare City Maps: Comparative Urban Design, 1830-1842*, que nos permite identificar rasgos y elementos urbanos que permitieron y facilitaron el asentamiento de esta ciudades y que, a su vez, actuaron como su borde y límite previo al explosivo crecimiento urbano de los siglos XIX y XX, que conformó la ciudad moderna.

Una segunda instancia del análisis nos lleva a entender estas tres ciudades un siglo después e identificamos que estos elementos que previamente funcionaron como borde y atributos

ya no están presentes en el territorio o fueron transformados y remplazados por elementos que responden a un periodo de tiempo donde las ciudades se planificaron con fines políticos, sociales o por una comprensión distinta de urbanismo de la que tenemos hoy en día.

La tercera instancia de análisis nos lleva a entender la transformación urbanística de estos tres proyectos, que tuvieron como objetivo común la recuperación de elementos e infraestructura existente y la generación de proyectos urbanos y paisajísticos caracterizados por su alta capacidad de generación de espacio público, y que, por su escala, los convierte en elementos estructuradores del territorio que, a su vez, cuentan con un rol definido en la ciudad.

## II. DESARROLLO DEL ARTÍCULO

En el proceso de crecimiento de las grandes ciudades a raíz de la revolución industrial, los límites iniciales fueron superados y atravesaron por procesos de urbanización dramáticos que hoy en día enriquecen la morfología de la ciudad, el trazado urbano y el tejido social y cultural de estas ciudades. Muchos de estos bordes y elementos iniciales pasaron a convertirse en hitos y elementos dentro de la ciudad. Las nuevas tendencias urbanas que llegaron con el automóvil, las nuevas formas de desplazamiento, más veloces, introvertidas, enfocadas en conectar distancias mayores, modificaron el estilo de vida de los habitantes e introdujeron nuevos elementos infraestructurales. En las ciudades norteamericanas nuevas autopistas redefinieron la ciudad, cambiaron su escala, el acceso y el desplazamiento. La interconexión entre ciudades también cambió a través de sistemas de autopistas y nuevas redes de ferrocarriles que facilitaron el acceso de carga y pasajeros, convirtiéndose en dinamizadores de la economía de las ciudades. Las ciudades europeas, rompieron sus barreras y nuevas zonas fueron creadas para albergar una nueva población de residentes. Las ciudades se convirtieron en áreas productivas en constante crecimiento y desarrollo.

Estos nuevos elementos, este crecimiento y transformación en las ciudades, significó

entrar en una nueva era marcada por la transformación de los hábitos cotidianos y en la definición del hombre moderno. Hoy en día las ciudades y sus habitantes se encuentran en un proceso de recuperación de aspectos de la calidad de la habitabilidad que se perdieron en este proceso transformativo. Una lectura del trazado de cualquier ciudad nos conduce a identificar estos elementos que son parte de los estratos de su desarrollo. La cultura, la ecología, la política y la economía son resultado de esta constante evolución que viene enriquecida por el modo de habitar de sus residentes y que hace que cada ciudad tenga condiciones determinadas.

Tomando el caso específico de los tres proyectos urbanos mencionados: Río Madrid, High Line en Nueva York y los memoriales del muro de Berlín, analizaremos su proceso transformativo a través de las tres instancias previamente establecidas, el siglo XIX, el siglo XX y el desarrollo de las propuestas en el siglo actual.

El proyecto Río Madrid se fundamenta en la recuperación de la ribera del río Manzanares, que por varios siglos sirvió de borde limítrofe y acceso a la ciudad, como lo evidencia la Fig.1 con el plano de Madrid en el siglo XIX, donde se puede apreciar la relación de la muralla confinante y el río, y su integración al palacio real. En el siglo XX Madrid desbordó sus límites históricos y entró en una etapa de crecimiento y aglomeración de los poblados aledaños. A mediados del siglo XX el Plan Bigador (1941) prevé la construcción de anillos viales; uno de estos, la M-30, se convertiría en 1970 en la vía de circunvalación de Madrid que en su extremo oeste cruzaba sobre el río Manzanares, haciendo uso de ese antiguo elemento confinante como guía del trazado de esta nueva autopista de alta velocidad (Soler, 2014). El proceso de crecimiento urbano continuó en Madrid y los barrios asentados se fueron consolidando al borde de esta autopista, que inicialmente brindó acceso a estas zonas de la ciudad y permitió una circunvalación más ágil alrededor de Madrid; sin embargo, actuó, y en muchos tramos sigue actuando, como barrera que, a su vez, generó degradación urbana, ecológica y social en el río y en torno a su borde (Área de Gobierno de

Medio Ambiente y Movilidad de Madrid). (Figura 1. Plano de Madrid 1830-1842) Plano histórico de Madrid que evidencia la relación de la ciudad con la muralla, extensas edificaciones reales y el río Manzanares como importante elemento al borde y entrada a la ciudad.

*La zona del término de los Carabancheles inmediata al Manzanares se había mantenido estrechamente vinculada a Madrid desde antiguo, pues allí se encontraba la Ermita de San Isidro, patrón de la Villa y Corte; más al noroeste, las tapias de la Casa de Campo, con la Puerta del Ángel, constituían, en cierto modo, otra de las entradas a la capital. La creación del cementerio de San Isidro en 1811 contribuyó a reforzar la conexión de la ciudad con la orilla derecha del Manzanares. (Soler, 2014)*

La relación de la ciudad con el río cambió, y se convirtió en un elemento inaccesible, inseguro y sin un rol determinado para la ciudad, como lo tuvo por varios siglos. Si bien la presencia de la autopista de circunvalación existe todavía, en el 2003 el Ayuntamiento de Madrid optó por la recuperación de la fauna del río Manzanares a través del soterramiento de la autopista M-30 y la regeneración urbana del sector, transformándolo en un espacio peatonal, recreativo, continuo y que recupere la vocación de este importante elemento paisajístico que atraviesa la ciudad. (Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad de Madrid). Un concurso internacional fue convocado en el 2005 para la intervención sobre siete km del río entre el histórico Puente del Rey hasta la zona de Matadero.

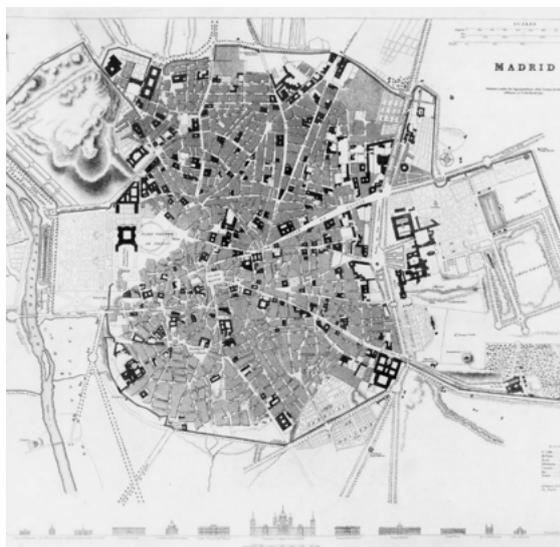


Figura 1. Plano de Madrid. Fuente: Atlas of Rare City Maps: Comparative Urban Design, 1830-1842.

La propuesta ganadora desarrollada por las oficinas Burgos & Garrido Arquitectos, Porrás La Casta, RAS y West 8 describen a esta intervención de la siguiente forma:

Madrid Río ocupa una superficie de 120 Ha de áreas verdes y 6 de equipamientos ciudadanos, instalaciones deportivas, centros de interpretación y creación artística, una playa urbana, áreas de juegos infantiles, quioscos y cafés. Se han invertido 420 M€ y con él, la ciudad de Madrid vuelve a pertenecer a la geografía del río. (Burgos & Garrido, 2011)

Además del programa definido para este parque lineal, el Ayuntamiento de Madrid planteó una reestructuración del sistema de canalización del cauce del río a través de la apertura de compuertas para la recuperación del régimen hidrológico. Esto permite al río recuperar condiciones más próximas a lo natural y el sistema previo de canales puede también activarse como una medida de mitigación de riesgos. El Ayuntamiento de Madrid también hace hincapié en la capacidad de este elemento en temas de ecología:

*(...) ha iniciado los pasos necesarios para la consecución del "Plan de renaturalización del río Manzanares a su paso por la ciudad de Madrid", con el que se pretende la recuperación y conservación, en la medida de lo posible, de la función de corredor ecológico que puede representar el río Manzanares a su paso por Madrid en conjunción con tramos superiores e inferiores, así como de su puesta en valor dentro del entorno urbano". (Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad de Madrid)*

Esta intervención volvió a permitir que Madrid viva nuevamente sobre el borde del río y que lo convierta en un elemento estructurador de la ciudad. De una zona conflictiva, de la tensión generada por distintas etapas de crecimiento de la ciudad, desarticuladas por un elemento divisorio y confinante, surge un espacio capaz de integrar y generar nuevas dinámicas a través de una generosa franja verde cargada de espacio público, circuitos peatonales, ciclovías y puentes que activan y fortalecen la conexión entre varios sectores de la ciudad. Esta intervención le permitió a Madrid volver a tener un frente al río y reconocer su geografía y memoria. La intervención sobre el río es fortalecida a través del "Plan de intervención para

la rehabilitación residencial y la mejora de la escena urbana entorno del Río Manzanares”, que propone una serie de proyectos que permitirá la regeneración de una franja inmediata al río y la integración con el resto de proyectos estratégicos de la ciudad.

(Figura 2. Plano de Madrid siglo XX)  
Plano que evidencia el crecimiento de Madrid, y la relación de su configuración urbana en relación al circuito vial perimetral (rojo) previo a la recuperación de la ribera del río Manzanares.

(Figura 3. Plano actual de Madrid)  
Plano que evidencia la presencia del río Manzanares (azul) y la intervención de Río Madrid (verde).

(Figuras 4 y 5. Fotografías de Río Madrid)  
Integración del río con la ciudad a través del desarrollo de un proyecto urbano continuo con programa recreativo y senderos para la movilidad alternativa.

(Figura 6. Plan de renovación urbana del entorno del Río Manzanares)  
Propuesta desarrollada por la Dirección General de Planeamiento Urbanístico de Madrid para la rehabilitación del entorno a lo largo de la intervención sobre el río Manzanares.

El siguiente proyecto a ser analizado es el High Line en Nueva York, que por su aporte a la mejora del entorno urbano del frente costero del oeste de Manhattan y por su capacidad de transformar un elemento

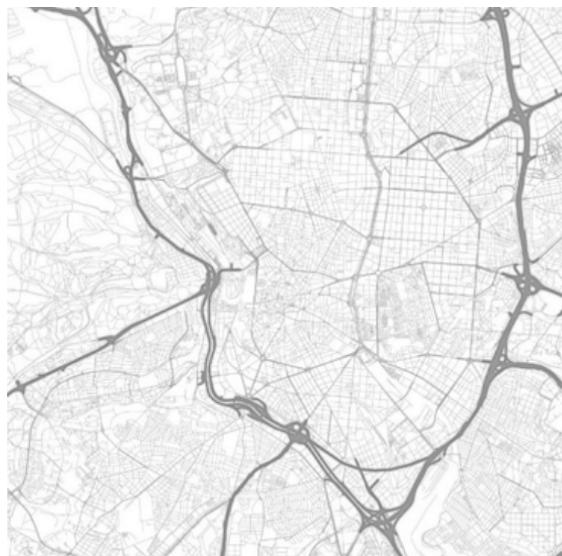


Figura 2. Plano de Madrid siglo XX. Fuente: Elaboración propia.



Figura 3. Plano de Madrid. Fuente: Elaboración propia.



Figura 4 y 5. Fotografías de Río Madrid. Fuente: Elaboración propia.

infraestructural abandonado en un parque lineal elevado se convirtió en un referente. Su éxito y la apropiación de sus habitantes dinamizaron el entorno y detonaron la regeneración del borde perimetral de Manhattan, zona subutilizada de la ciudad que se desvinculó del trazado urbano en el siglo XX como resultado del desarrollo de otros sistemas de transporte que replazaron al transporte marítimo que caracterizó a Manhattan por varios siglos. A High Line se lo regeneró como un parque elevado de más de dos kilómetros de largo ocupando la infraestructura férrea de la antigua línea perteneciente a la compañía New York Central Railroad, que conectó las ciudades de Nueva York y Boston sobre la costa este de Estados Unidos, con Chicago y St. Louis en el medio oeste.



Figura 6. Plan de renovación urbana del entorno del Río Manzanares. Fuente: Dirección General de Planeamiento Urbanístico de Madrid.



Figura 7. Plano de Manhattan. Fuente: Atlas of Rare City Maps: Comparative Urban Design, 1830-1842.

Manhattan del siglo XIX abarcaba tan solo el territorio que es hoy considerado la punta sur de la ciudad, consolidada en lo que hoy en día se denomina el distrito financiero. La ciudad tuvo un fuerte vínculo con sus ríos y se convirtió en un importante puerto de la costa este de Estados Unidos y a sus costas llegaron millares de migrantes como resultado de crisis y guerras en Europa, que marcarían un crecimiento exponencial y convertirían a Manhattan en un crisol de culturas.

(Figura 7. Plano de Manhattan 1830-1842) Plano que evidencia el crecimiento de Manhattan, su relación con el condado de Brooklyn y su frente al río.

La relación de la ciudad con sus ríos se desvinculó a lo largo de su crecimiento y modernización en el siglo XX y el perímetro de Manhattan se convirtió en un sistema infraestructural de vías vehiculares de alta velocidad para facilitar los traslados alrededor de la isla, conectar a Manhattan con el resto de condados y el estado de Nueva Jersey y descongestionar el centro. El planificador urbano Robert Moses ideó una ciudad diseñada para el vehículo, interconectada con su entorno, convirtiéndola en el centro financiero y cultural del mundo. Para el borde oeste de Manhattan el presidente del condado, Julius Miller, propuso la construcción de una autopista sobre nivel y de un eje férreo también elevado que replazara el existente sobre la décima avenida, ya que era considerada peligrosa por la presencia del tren que cobró muchas vidas. (*New York Times*, 1925). Robert Moses lideró la ejecución de esta obra denominada "West Side Improvement" (Lopate, 2011), articulándola con una serie de túneles, extensiones al sur y norte, puentes, y otras vías de alta velocidad que replazaron el borde de Manhattan, previamente delineado por muelles y por anchas vías de alta velocidad. De esta forma, Manhattan se desvinculó de su frente costero (borde), quizás uno de sus atributos naturales más relevantes, iniciando un proceso de desarrollo centrado al interior de la isla. Esta intervención que priorizó la movilidad vehicular se convirtió en un modelo para otras ciudades en Estados Unidos y en el resto del mundo, pero a mediados del siglo XX activistas como Jane Jacobs cuestionaron las decisiones adoptadas y la priorización al vehículo. Décadas más

tarde, a través de intervenciones como el High Line, impulsadas por residentes y activistas, se planteó la recuperación de cualidades perdidas en las ciudades.

*Las necesidades básicas de los automóviles se aceptan y satisfacen más fácilmente que las complejas necesidades de las ciudades y cada vez más urbanistas y diseñadores se convencen de que si solucionamos los problemas de tráfico resolverías así el problema más grave de las ciudades. Las ciudades tienen preocupaciones económicas y sociales mucho más intrincadas que el tráfico rodado. ¿Cómo se puede saber qué hacer con el tráfico sin saber antes cómo funciona una ciudad y para qué más necesita esta sus calles? No se puede. (Jacobs, 1961, pg. 7)*

Con el crecimiento de las autopistas interestatales y el transporte de carga por vehículos la necesidad de transportar carga por tren a la ciudad se redujo y a finales de la década de los 70 la infraestructura elevada inició un proceso de abandono y desmantelamiento, hasta que en 1980 se realizó el último viaje de un tren de carga (Lopate, 2011). Su presencia en la ciudad era nociva y la proximidad a la autopista perimetral generó una franja decadente con un impacto negativo en la plusvalía de la zona y en la calidad de vida del sector. En la década de los 90 la ciudad de Nueva York optó por la demolición del viaducto elevado para generar una autopista en la superficie, más permeable y que permita el acceso a un nuevo parque lineal y al desarrollo de un nuevo barrio denominado Battery Park City, reconectando a Manhattan con su borde original, vinculándose nuevamente con el río Hudson y regenerando el frente oeste de la ciudad.

El proceso de regeneración del oeste de la ciudad incluyó la reactivación de la infraestructura férrea elevada, que fue impulsada desde 1999 por "Friends of the High Line" (Lopate, 2011), un grupo de residentes del sector que lograron el apoyo económico y político para que en el 2006 inicie la construcción. El diseño fue desarrollado por un grupo de firmas conformado por James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro, and Piet Oudolf. La propuesta fue inspirada en la vegetación nativa que creció durante las décadas de abandono y a través de la

incorporación de un programa vinculado a los espacios elevados y directamente con la vocación de las edificaciones más próximas (Diller Scofidio + Renfro, 2009). Esta infraestructura se convirtió en un hito urbano por la calidad espacial y el aporte directo al sector, detonando un proceso de regeneración del barrio de Chelsea, que por varias décadas albergó garajes, mecánicas, gasolineras, y que hoy en día fueron remplazados por proyectos inmobiliarios (Lopate, 2011), entre ellos el traslado del emblemático museo de arte Whitney de su histórica sede diseñada por Marcel Breuer a un nuevo edificio ubicado al lado del High Line. El sector adquirió el rol de distrito artístico, llegando a superar al barrio de SoHo (Lopate, 2011) que fue considerado el distrito artístico a lo largo del siglo XX. El parque lineal fue ejecutado en tres fases y es sin duda un ejemplo que demuestra la capacidad de transformación de zonas y bordes nocivos causados por elementos subutilizados y abandonados que cumplieron su vida útil y funcional en la ciudad. Manhattan ahora habita al borde de sus ríos y ha logrado redefinirlo a través del desarrollo de piezas estratégicas que refuercen un modelo de ciudad que prioriza al ciudadano y a los desplazamientos peatonales. (Figuras 8 y 9. Planos de Manhattan siglo XXI)

Análisis del borde de Manhattan sobreponiendo el sistema de autopistas de alta velocidad (rojo) con el frente costero (azul), poniendo en evidencia



Figuras 8. Plano de Manhattan siglo XXI. Fuente: Elaboración propia.



Figuras 9. Plano de Manhattan siglo XXI. Fuente: Elaboración propia.



Figura 10. Teatro urbano High Line. Fuente: Jeramey Jannene (libre uso) <https://www.flickr.com/photos/compujeramey/5037381726>



Figura 11. High Line. Fuente: David Shankbone (libre uso) <https://www.flickr.com/photos/shankbone/14082063968>

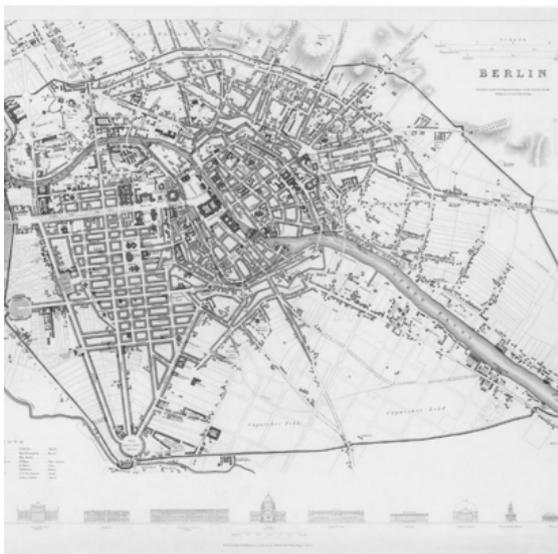


Figura 12. Plano de Berlín. Fuente: Atlas of Rare City Maps: Comparative Urban Design, 1830-1842

que la relación de la ciudad con el río es interrumpida por la autopista. Únicamente en el frente oeste esta condición fue corregida con la demolición de la vía elevada y la relación de la ciudad con su frente costero fue recuperada. Esa condición prevalece solo en el condado de Manhattan; en el resto de condados el frente costero no se perdió.

En la figura 8 se evidencia la ubicación del High Line (verde) y los parques existentes (amarillo), así como el nuevo desarrollo denominado Battery Park, que cuenta con un fuerte vínculo con el río.

(Figura 10. High Line)

Teatro urbano elevado sobre la Décima Avenida.

(Figura 11. High Line)

Relación del eje con la ciudad, se observa la alta presencia de vegetación

El tercer proyecto a ser analizado tiene una condición de borde distinta, ya que a mediados del siglo XX constituyó una barrera física que dividió a una ciudad en dos, como resultado de diferencias políticas luego de la segunda guerra mundial y magnificada a través de la guerra fría. A lo largo del siglo XX la ciudad de Berlín y sus habitantes vivieron un periodo conflictivo y fueron el escenario de momentos oscuros de la historia de la humanidad. Luego de la caída del muro de Berlín en 1989 inició una nueva etapa y el reto de unir a la ciudad. Los memoriales de Berlín recogen ese objetivo al preservar el vacío que significó la remoción del muro (borde) y generar nuevos espacio de encuentro y reflexión.

La ciudad de Berlín se asentó a lo largo del río Spree y el plano del siglo XIX evidencia una estrecha relación con este elemento que integra los asentamientos del este y oeste; a pesar de que este elemento físicamente divide la ciudad, su forma y trazado tiene una lectura radial continua. Adicional al río, el plano del siglo XIX evidencia una amplia muralla que abarca una vasta cantidad de territorio no construido.

(Figura 12. Plano de Berlín. 1830-1842)

Plano que evidencia la relación de la ciudad con la muralla y el río Spree que actúa como un borde que fractura y

organiza la ciudad en dos zonas distintas pero morfológicamente integradas.

La construcción del muro de Berlín inició en 1961 luego de una década que fue marcada por la militarización de las fronteras que fueron pactadas entre los países aliados luego de la caída del estado nazi. El muro se convirtió en una barrera física que dividió la República Democrática Alemana (Alemania oriental), gobernada por la Unión Soviética, y la República Federal de Alemania (Alemania occidental), gobernada por Estados Unidos, Francia y Reino Unido. 156 km de muro dividieron estos dos territorios, con una altura promedio que superaba los 3,5m de alto, utilizando de forma concreta el trazado del río para configurar esta nueva separación. Torres de observación, puntos de control y acceso, militares, perros, concreto, alambre de púas y zonas demolidas para marcar físicamente este borde y crear distintos espesores, fueron los elementos característicos del muro de Berlín.

(Figura 13. El muro de Berlín y el río Spree) Fotografía de 1980, que evidencia la estrecha relación entre el río Spree y el trazado del muro.

La caída del muro en 1989, hecho de relevancia mundial, marcó el inicio de una nueva etapa para la ciudad y un reto que trascendió lo político, ya que esa ruptura de 28 años dejó huellas importantes en la ciudad y sus habitantes. La transformación y reintegración de una ciudad, que una vez funcionó de forma armoniosa, tenía que articularse nuevamente sin borrar una capa histórica y unir a dos fragmentos que por casi tres décadas crecieron bajo dos sistemas y visiones de ciudad distintas. El lado oeste bajo un modelo capitalista, que dio continuidad al trazado y carácter existente, mientras que el este creció bajo el régimen socialista que se caracterizó por bloques residenciales de gran dimensión, grandes manzanas, avenidas anchas, espacios públicos sobredimensionados, monumentos, edificios en altura y de alta densidad y sistemas constructivos industrializados y de rápida construcción.

El muro fue un elemento que aniquiló urbanística y socialmente a lo largo de todo su borde.

Durante el proceso de demolición del muro asociaciones de residentes fueron conservando tramos de muro e identificando edificaciones que fueron demolidas para la construcción del muro. En el 2006, por voluntad del Senado de la ciudad, se decidió generar un plan maestro para diseñar y articular los distintos memoriales y espacios dedicados al muro. En el 2009 las compañías Sinai y ON Architektur diseñaron un memorial y parque de 1,3 km para articular el vacío dejado por el muro, para conservar elementos que pongan en evidencia el carácter que tuvo y generar un punto de encuentro y reflexión sobre la división de Berlín (Berlin Wall Memorial, 2018)

Este espacio logra generar un nuevo borde, una nueva relación, un vínculo y dinámicas que enriquecen el proceso de reconfiguración de Berlín. De las tensiones existentes, de su historia y de la memoria surge la posibilidad de crear nuevos espacios, nuevas formas de encuentro y, sobre todo, se propone una nueva forma de re habitar este borde. (Figura 14. Plano de Berlín)

Plano que evidencia el muro sobrepuesto.



Figura 13. El muro de Berlín y el río Spree. Fuente: AP Photo - Elke Bruhn Hoffmann.



Figura 14. Plano de Berlín. Fuente: Elaboración propia

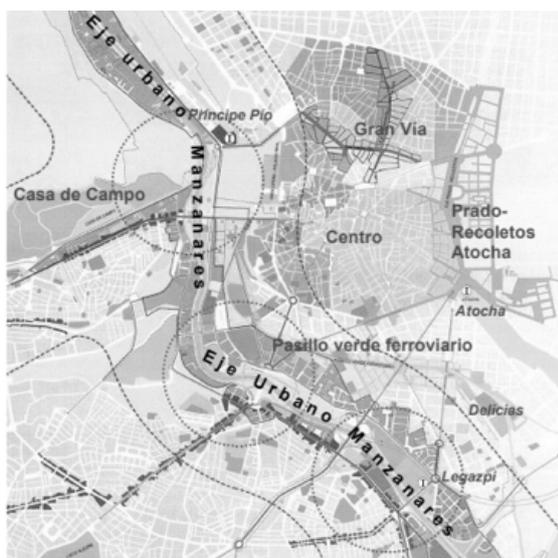
en un plano actual y la relación con el río Spree, como guía para dividir la ciudad administrativamente y, consecuentemente, dividirla de forma física.

(Figuras 15 y 16. Memorial del muro de Berlín)

Fotografías de los espacios de encuentro generados a lo largo de la ubicación del muro que dividió la ciudad.

### III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las ciudades son el resultado de estratos que nos relatan su crecimiento, volviéndolas entes complejos y ricos, en un constante cambio que requiere, así mismo, de una planificación continua y dinámica que tenga la capacidad de identificar problemáticas y revertir tendencias negativas para convertirlas en nuevas oportunidades para la



Figuras 15 y 16. Memorial del muro de Berlín. Fuente: Elaboración propia

ciudad, especialmente para mejorar las condiciones de habitabilidad de sus residentes y, entre ellas, generar espacios de encuentro que tengan la capacidad de transformar y articular zonas de la ciudad que han sido desvinculadas a través de su expansión y de tendencias de planificación que priorizaron esta condición.

El borde no es ajeno a la ciudad, sino un elemento articulador, igual de dinámico, que cumple un rol importante. El borde no se restringe a delimitar, sino que en su cualidad continua y en esa estrecha cercanía con la ciudad adquiere un potencial para estructurarla. Esa definición, en español, activa del borde, en tensión, permite habitarlo y convertirlo en un espacio urbano dinámico, y nos plantea, por ende, un borde que tiene una capacidad de generación de encuentro.

A lo largo de la evolución y crecimiento de las ciudades, especialmente entre los siglos XIX y XX, distintos elementos que actuaron como borde fueron modificados y su rol en la ciudad pasó a ser secundario. El borde es un elemento importante que tiene un rol activo en la ciudad. En el caso de Madrid, iniciamos el análisis con el río Manzanares como borde complementario a la muralla y como un atributo urbano de Madrid en el siglo XIX. En Nueva York, una ciudad delineada y definida por su costa y su relación directa con los ríos Hudson e East, que constituyen un borde costero continuo y que facilita su acceso y conectividad. En Berlín con una ciudad que creció habitando a lo largo y alrededor del río Spree, pero que a su vez sirvió como un elemento de transición y que definió el sector este y oeste de la ciudad.

En el siglo XX, durante un periodo donde la gran mayoría de ciudades atravesaron por grandes cambios y crecimiento, varios de estos atributos desaparecieron, Madrid canalizó su río y sobre este edificó una autopista de alta velocidad perimetral; Nueva York construyó también un sistema de autopistas de alta velocidad bordeando su costa, priorizando los desplazamientos terrestres y el desarrollo hacia el interno de la isla, desvinculándose de esa forma de la costa. Berlín, por su lado, fue el resultado de guerras mundiales durante el siglo XX que la dividieron en dos, utilizando el cauce del río Spree como un elemento guía

para marcar este nuevo borde. De esta forma, los elementos identificados como 'borde' en cada una de estas ciudades en el siglo XIX perdieron su rol y las ciudades adoptaron nuevas tendencias y formas de habitarlos.

El siglo XXI las ciudades restablecieron sus prioridades y entraron en un proceso de planificación distinto a lo que fue planteado en el siglo XX, donde varias decisiones se tomaron como una forma de adaptación al crecimiento acelerado, con el objetivo de recuperar y generar una ciudad que priorice al ser humano y una convivencia sostenible con el territorio. Este cambio de tendencia implicó que la planificación se centre en buscar mayor compacidad, en activar zonas previamente consolidadas y en proceso de abandono, y corregir decisiones que llevaron a las ciudades a perder la esencia de elementos que tienen la capacidad de caracterizarlas, articularlas y de convertirse en elementos con altas aptitudes para generar espacios de encuentro, como son los ríos Spree y Manzanares, en Berlín y Madrid, y el frente costero en Manhattan.

A través de un breve análisis de tres proyectos exitosos, vinculados con estos tres elementos definidos como borde y atributos hasta el siglo XIX, podemos entender la capacidad de transformación que tiene el borde cuando su diseño está orientado a entender su vocación, a otorgarle un rol que sobrepase lo confinante y se enfoque en el ser humano y su bienestar. Cuando estos elementos cuentan con un programa adecuado, dinámico, diseñado para ello, el borde se convierte en un elemento paisajístico y urbano capaz de transformar las ciudades, de crear nuevas dinámicas urbanas, regenerar zonas con procesos nocivos y principalmente en generar encuentro.

#### IV. REFERENCIAS

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad de Madrid. (s/f) *Plan de Renaturalización del río Manzanares a su paso por la ciudad de Madrid*.

Berlin Wall Memorial. (2018). Página oficial del memorial del muro de Berlín. <https://www.berliner-mauer-gedenkstaette.de/en/index.html>. (accedido el 12/10/2018).

Branch, Melville C. (1997). *An Atlas of Rare City Maps: Comparative Urban Design, 1830-1842*. Nueva York, E.E.U.U.: Princeton Architectural Press.

Burgos & Garrido Arquitectos Asociados. (2011). *Reseña del proyecto Madrid Río*. <http://burgos-garrido.com/paginas/project.php?project=57&info=es> (accedido el 12/10/2018).

Dirección General de Planeamiento Urbanístico de Madrid. (2009). *Plan de Renovación Urbana del entorno del Río Manzanares*.

Diller, Scofidio + Renfro. (2009). *The High Line*. <https://dsrny.com/project/high-line>. (accedido el 12/10/2018).

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York, E.E.U.U.: Random House.

Lopate, P. (2011). "Above Grade: On the High Line". *Places Journal*. <https://placesjournal.org/article/above-grade-on-the-high-line>. (accedido el 12/10/2018).

Lynch, K. (1960). *The Image of a City*. Cambridge, E.E.U.U.: The M.I.T. Press.

Nueva York redacción. (2 de Febrero, 1925). "Central Offers City \$24,000,000 Highway Along the West Side: Would Build Elevated Freight Line Surmounted by Motor Road from 72d to Canal St". Nueva York, E.E.U.U.: *The New York Times*. Acceso archivo digital 12/10/2018.

Nueva York redacción. (2 de Marzo, 1925). "Argue on Removal of West Side Tracks: Julius Miller and Julian A. Gregory Debate at Republican Club". Nueva York, E.E.U.U.: *The New York Times*. Acceso archivo digital 12/10/2018.

Soler, S. (2014). *Los Carabancheles perdidos*. Blog en internet. <https://carabanchelesperdidos.wordpress.com/> (accedido el 10/10/2018).